

Les riverains de la voie mère toujours aussi désappointés



Après les études environnementales, une enquête publique aura lieu à l'automne.

Une nouvelle série de réunions publiques avec SNCF Réseau et la Région s'est achevée lundi sans motif de satisfaction pour les riverains. Après les études environnementales, une enquête publique sera ouverte à l'automne.

Questions à Jean-Benoît Probst, président de l'association de Défense des Riverains de la Voie Mère.

Que reprenez-vous de ce nouveau cycle de réunions publiques ?

Il n'y a rien eu de nouveau à part la communication d'un nouveau calendrier, qui reste cependant assez flou pour leur permettre de naviguer à la vitesse qu'ils souhaitent. Ceci dit, ces réunions ont montré la difficile communication entre les acteurs de ce dossier, l'État, qui est très absent, le Conseil Régional, qui se déchire, on le voit entre M. Dhersin, vice-président aux transports, et Mme Bouchart, vice-présidente en charge des ports. Personne ne veut endosser la responsabilité de l'inertie de ce dossier. Et la SNCF, état dans l'État, qui n'est pas embêtée sur le fait d'avancer son rythme. M. Demassieux a raison de dire que ces « concertations » ne sont que des réunions d'information. Dès qu'on contredit, ou qu'on émet une idée, on nous répond que c'est infaisable ou trop coûteux. Cependant, en scindant le projet en trois on pourrait avancer.

De quelle façon ?

Je pense que le projet est abouti, en tout cas qu'il n'y a rien à attendre de plus, sur la partie entre la gare de Calais et le quai de la Loire. Il n'y a plus lieu d'attendre pour lancer les travaux. Contrairement à la partie entre le quai de la Loire et le port, qui est suspendue au contournement potentiel par Umicore. Or les études n'ont pas encore commencé. Et le troisième tronçon, c'est celui des Fontinettes, qui ne fait pas consensus, parce que les habitants vivent déjà un enfer. Ils subissent les trains de marchandises, les TGV, les TER, à une fréquence dingue. Tout passe par la voie la plus proche des habitations. Ça vibre de partout et la SNCF ne veut pas entendre parler de réfection de la voie. Et le mur antibruit est tellement collé aux maisons qu'il fait débat...

Beaucoup d'espoirs ont été mis dans une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) pour contraindre Umicore à vendre son terrain. Or ce lundi, le message a été passé qu'une DUP pourrait ouvrir une voie contentieuse à Umicore, et retarder encore cette acquisition...

Je regrette que Mme Bouchart n'ait pas participé à cette réunion car elle devait porter le dossier de la DUP à la Région. Ce n'est peut-être pas une solution miracle, je n'en sais rien. Mais que l'État fasse en sorte de récupérer un terrain qui ne sert plus depuis vingt ans, ça ne me semble pas irréalisable. Je me demande si cet argument n'est pas une nouvelle façon d'écarter élégamment le contournement par Umicore.

Qu'est ce qui a manqué à ces dernières réunions publiques en date ?

On aurait aimé avoir une date pour les travaux entre la gare et le quai de la Loire. Concernant Duguay-Trouin, il manque tout. Les habitants attendent de savoir si les trains vont passer dans leur rue ou plus loin, par Umicore. On a obtenu que les habitations puissent être équipées de double vitrage, mais maintenant on se demande si cela n'a pas été accordé pour enterrer, plus tard, le contournement par Umicore. Comme l'a dit M. Gouverneur, qui habite la rue Duguay-Trouin, il ne faut pas cinq ans pour recaler des rails. J'imagine mal comment ils veulent faire passer quinze trains par jour sur cette voie vu son état. Le projet Calais Port 2015 reposait sur le développement du fret ferroviaire mais à l'époque on parlait d'une voie en site propre, dont le projet a été abandonné. Alors ce projet dit « de développement économique » me fait un peu sourire.

Vous n'acceptez pas davantage que SNCF Réseau refuse d'installer des anti-vibratiles au niveau du technicentre...

Ce qui est scandaleux, c'est qu'ils ont refait tout ce secteur deux ans avant la concertation de 2018. Ils n'ont pas mis de tapis anti-vibratiles alors que les autoroutes ferroviaires passaient déjà. Ils ont rénové à moindres frais quelques zones pour les besoins du technicentre, mais jamais les riverains n'ont été pris en compte. Les trains de fret ont commencé à rouler il y a huit ans, M. Puissesseau l'a rappelé, et ils savaient très bien où ils voulaient aller. Que ce soit la Ville, la Région, le port, on a l'impression qu'ils ont tous découvert que la voie fret passait par le centre-ville au moment où ils ont inauguré le terminal au port... Aucune étude n'a été faite avant d'envoyer les convois, et rien n'a été fait en huit ans.

LES DEUX PHASES DU PROJET

La phase 1 comprend la modernisation de la voie entre Calais Ville et le quai de la Loire, ce qui veut dire un renouvellement complet de la voie ferrée, l'aménagement du carrefour rue Mollien et rue Descarte, la rénovation du Pont Mollien et la modernisation des passages à niveau rue Paul Bert et rue Montréal qui se feront en amont de cette phase. Elle doit commencer en 2023 et se terminer en 2025.

La phase 2, c'est la modernisation de la partie entre le quai de la Loire et le faisceau des Dunes ou la réalisation d'un nouveau tracé (Umicore ou par le Nord.)

Avant de commencer les travaux de la phase 1, SNCF Réseau doit obtenir une déclaration de projet, prévue au 1er trimestre 2022. Avant cela, l'enquête publique se déroulera de septembre à novembre 2021 et la consultation de l'autorité environnementale de février à juillet 2021.

Les travaux de traitement de menuiserie (remplacement des portes et des fenêtres dans les habitations proposées par SNCF Réseau, après la visite d'un expert acoustique) pourront se faire en dehors de la phase 1 de rénovation de la voie mère, en 2022.